

النشاط التجاري لميناء عدن والتحديات التي تعوق تطوره

للفترة (١٩٥٦ - ٢٠٢٠م)

دراسة تحليلية

The commercial activity of the port of Aden and the challenges that hinder its development for the period 1956-2020

أستاذ مشارك د. عبد القوي محمد صالح الصلح

عضو هيئة التدريس كلية الاقتصاد والعلوم السياسية

قسم اقتصاد اعمال

جامعة عدن - اليمن

ملخص :

يُعد ميناء عدن من حيث الموقع الجغرافي واحداً من أهم الموانئ (العالمية) وقد مثل يوماً رقماً عالمياً مهماً على الصعيد الدولي وقد تناولت كتب الرحالة والمؤرخين توصيفات كثيرة وإيجابية لميناء عدن شهدت جميعها على المكانة الاقتصادية الريادية لميناء ومدينة عدن .

يهدف البحث الى التعرف على المكانة الاقتصادية لميناء عدن، وكذلك دراسة وتحليل النشاط التجاري واستعراض التحديات التي تعوق تطوير ميناء عدن ومحطة عدن للحاويات .

توصل البحث الى ضرورة الاستقلال الإداري والمالي للإدارة الميناء بهدف منح صلاحيات ميناء عدن لاستخدام موارده لأغراض تحسين عمل الميناء، كما توصل أيضاً الى جعل التعريف الجمركية تنافسية للموانئ المجاورة بالإضافة الى ضرورة تسويق مزايا ميناء عدن الجغرافي للدول والشركات الكبرى .

الكلمات المفتاحية :

ميناء عدن ، السفن ، الحمولة ، الشحن ، التفريغ ، الحاويات ، الخطوط البحرية والملاحة، المنطقة الحرة ، النشاط التجاري، الأهمية الاقتصادية.

The commercial activity of the port of Aden and the challenges that hinder its development for the period 1956-2020

Abstract:

The port of Aden, in terms of geographical location, is one of the most important (global) ports. It once represented a world record on the international level. The books of travelers and historians dealt with many positive descriptions of the port of Aden, all of which testified to the leading position of the port and the city of Aden.

The research aims to identify the economic status of the port of Aden, as well as to study and analyze the commercial activity and to review the challenges that hinder the development of the port of Aden and the Aden container terminal.

The research concluded the need for administrative and financial independence for the port administration, with the aim of granting the powers of the port of Aden to use its resources for the purposes of improving the port's work. It also reached to make the customs tariff competitive for neighboring ports, in addition to the need to market the advantages of the geographical port of Aden to countries and major companies.

key words:

Port of Aden, Ships, Cargo, Shipping, Unloading, Containers, Shipping Lines, Free Zone, Commercial Activity, Economic Importance.

أولاً: مقدمة الدراسة:

هناك تلازم بين مدينة عدن ومينائها عبر كل تاريخ عدن ، فالمدينة تزدهر بازدهار الميناء وتترجع إقتصاديا بتراجع حركة الملاحة والنشاط التجاري في الميناء وقد عبرت كل الدراسات التاريخية والاقتصادية عن تلك العلاقة العميقة بين عدن ومينائها.

ان الموقع الجغرافي الهام والتميز لميناء عدن بين الشرق والغرب جعله وجهه مرغوبه للخطوط الملاحية، وهو الامر الذي أدى الى اتساع نشاط الميناء التجاري وتوسيع مؤسساته الخدماتية التي وفرت للسفن الزائرة كل متطلباتها من الوقود والغذاء والصيانة والخدمات الفنية المرتبطة برسو وشحن وتفريغ السفن مما زاد من كفاءة الميناء وقدرته على جذب الخطوط الملاحية.

ثانياً: مشكلة الدراسة:

عاش ميناء عدن حالات من الازدهار والركود عبر تاريخه ما أثر على نشاط الميناء إيجاباً وسلباً والذي انعكس على تطور مدينة عدن وتجاريتها حيناً وركود النشاط التجاري والتموي حيناً آخر.

وتتلخص مشكلة الدراسة في التساؤلات التالية:

- ١- ما الدور الذي لعبه الميناء في تطوير مدينة عدن عبر التاريخ؟
- ٢- ما هي محددات تدهور نشاط ميناء عدن في بعض الفترات التاريخية؟
- ٣- ماهي المعوقات التي حالت دون الاستفادة من ميناء عدن في تطوير المدينة؟

ثالثاً: أهمية الدراسة:

تتلخص أهمية الدراسة في تتبع الدور الذي لعبه ميناء عدن عبر التاريخ وحتى الاستقلال من الاستعمار البريطاني، وبحث أسباب انخفاض إداءه بعد الاستقلال والتحديات التي تعوق النهوض بنشاط ميناء عدن.

رابعاً: اهداف الدراسة:

- ١- التعرف على أهمية البحث ومكانة ميناء عدن ومحافظة عدن .
- ٢- تحليل النشاط التجاري لميناء عدن للفترة من ١٩٥٦ - ٢٠٢٠م من خلال ثلاث مراحل تاريخية .
- ٣- عرض أهم التحديات التي تعوق تطوير ميناء عدن .

خامساً: فروض الدراسة :

يقوم البحث على فرضية ان ميناء عدن تعرض لتدهور مستمر أثر سلباً على تدني النشاط التجاري والملاحي مما أدى الى خلق بيئة طاردة للاستثمارات المحلية والأجنبية.

سادساً: منهجية الدراسة:

اتباع المنهج التاريخي والمنهج الوصفي التحليلي في تحليل النشاط التجاري لميناء عدن.

سابعاً: حدود الدراسة:

• الحدود الزمانية:

- وتتلخص في تحليل النشاط التجاري لميناء عدن في الفترة من ١٩٥٦ الى ٢٠٢٠م وفق ثلاث مراحل وهي :
- المرحلة الأولى للفترة ١٩٥٦ - ١٩٦٨م
 - المرحلة الثانية للفترة ١٩٧٠ - ١٩٨٩م
 - المرحلة الثالثة للفترة ١٩٩٠ - ٢٠٢٠م

• الحدود المكانية:

وتمثل الحدود المكانية في دراسة نشاط ميناء عدن. ولأغراض انجاز الدراسة وفق المنهجية المذكورة تم تقسيم البحث الى ثلاثة مباحث هي:

- ١- المبحث الأول: الأهمية الاقتصادية لميناء عدن (تاريخياً).
- ٢- المبحث الثاني: تحليل النشاط التجاري لميناء عدن في الفترة من ١٩٥٦م - ٢٠٢٠م.
- ٣- المبحث الثالث: تحديات تطور ميناء عدن ومحطة عدن للحاويات.
- ٤- الاستنتاجات والتوصيات .

المبحث الأول

الأهمية الاقتصادية لميناء عدن تاريخياً

مثل ميناء عدن في يوم ما رقماً عالمياً مهماً على الصعيد الدولي، حيث احتل ميناء عدن المركز الثاني عالمياً بعد ميناء نيويورك وبيبين التاريخ على مر العصور ان عدن كانت دائماً مركز للتجارة العالمية ووجهة مميزة للملاحة البحرية والبرية.

وقد تناولت كتب الرحالة وكذلك كتب المؤرخين توصيفات كثيرة وإيجابية شهدت جميعها على المكانة الاقتصادية الريادية لميناء ومدينة عدن، ولأننا لا نستطيع الإحاطة بكل ما كتب عن عدن فأننا سنقتصر على عرض بعض الأمثلة المختارة التي تناولت اقتصاد عدن ومينائها في فقرات مختصرة على النحو الآتي:

- إن موقع عدن على مدخل الخليج العربي الذي يعتبر الحد الفاصل بين سير عابرات المحيط الضخمة المحملة بالتوابل والاعشاب الطبية والحريير واللبنان

والجاوي، ووصمغ اللك، وأخشاب الصندل الى غير ذلك من السلع، التي تخشى شعاب البحر الاحمر المرجانية، وسفن البحر الأحمر والأصغر حجماً التي كانت تحمل البضائع المصرية والاوربية، مثل النحاس، والزئبق، والصبغة الحمراء والمرجان والمنسوجات الصوفية، وتلقي هذه وتلك في عدن لتبادل السلع فهي (عدن) مجمع تجارات عالمي المحيط الهندي والبحر المتوسط، وان كان ذلك لا يمنع بعض السفن من المرور في البحر الأحمر حاملة منتجات الشرق الاقصى إلى جدة.^(١)

- كانت عدن تسمى بالعربية السعيدة بحسب برييلوس (إذ كانت جميع السفن التجارية
- القادمة من الهند ومصر تفرغ حمولتها في (العربية السعيدة) كما تأتي اليها قوافل الابل بالسلع المحلية والجزء الأكبر من تجارة الشام وبلاد الرافدين فيعاد منها (عدن) سلع الشام ومصر وغيرها الى الهند وشرق افريقيا، و سلع الهند وافريقيا الشرقية الى مصر والشام بحراً وبراً.^(٢)

ونقرأ في المقرزي الادريسي وغيرهم (ان عدن كانت الميناء التي ترحل منها سفن العرب الى بلاد السند والهند والصين)^(٣)

وكانت عدن مستودعا للتجارة اليمنية مثل اللبان والمرجان والطيب والبخور التي تمر بين الهند والصين ومصر وافريقيا وسوريا^(٤)

(١) شوقي عبدالقوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة عالم المعرفة، الكويت، العدد(١٥١) تموز/يوليو ١٩٩٥ ص ١٧٤.

(٢) حسن صالح شهاب، عدن فرضة اليمن، مركز الدراسات والبحوث، صنعاء الطبعة الأولى ١٩٩٠م ص ٥٤

(٣) أحمد فخري، اليمن ماضيها وحاضرها، المكتبة اليمنية للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية ١٩٨٨/ صنعاء ص ٢٠٣.

(٤) سعيد عوض سالم باوزير، معالم تاريخ الجزيرة العربية، الهيئة العامة للكتاب/صنعاء الطبعة الثانية ١٩٨٨ ص ٢٠٣

وقد عرفت عدن في تقرير بريبلوس وخريطة بطليموس بالعربية السعيد أو (مركز بلاد العرب التجاري)^(٥)

وصف الريحاني عدن في كتابه ملوك العرب (عدن اليوم مدينة عمومية لا أوروبية ولا شرقية ولا عربية، مدينة التجارة والفحم والمضارب العسكرية، فهي من الوجهة الحربية جبل طارق الشرق، ومن الوجهة التجارية مركز توريد وتوزيع مهم في البحر العربي، ومن الوجهة البحرية العمومية مستودع فحم قوارب العالم التي تجري بين الشرق والغرب)^(٦)

ووصفها المقدسي في زيارة له أستمرت حولاً كاملاً، حيث قال في وصف عدن (وعدن بلد جليل عامر أهل، حصين - دهليز الصين وفرضة اليمن وخزانة الغرب، ومعدن التجارات، كثيرة العصور مبارك على من دخلها، مثمر لمن سكنها، مساجد حسان، ومعاش واسعة، واخلاق طاهرة، ونعم ظاهرة، بارك النبي صلى الله عليه وسلم في سوق منى وعدن)^(٧).

ووصف ابن بطوطة عدن بانها (مدينة عظيمة) وهي بلد تجاري تأتي اليها المراكب من الحجاز والسند والهند والصين والحبشة ولا يخلو أسبوع من عدة سفن وتجار واردين عليها، وبضائع شتاء وبضائع وافرة ومنوعة والمقيم بها في مكاسب وافرة وتوائر مربحه، واهل عدن ما بين تجار وحمالين وصيادين للمسك، وللتجارة منهم أموال عريضة وربما يكون لاحدهم المركب العظيم بجميع ما فيه ولا يشاركه فيه غيره لسعة ما بين يديه من الأموال ولهم في ذلك تفاخر ومباهاة)^(٨).

(٥) حسن صالح شهاب، عدن فرضة اليمن مصدر سابق ص ١٣
(٦) سعيد عوض باوزير، معالم تاريخ الجزيرة العربية، الهيئة العامة للكتاب، صنعاء، ٢٠٠٧، ص ٢٠٧

(٧) حسن صالح شهاب، عدن فرضة اليمن، مصدر سابق ص ٩٧

(٨) F.L.PlayFair ، تاريخ العربية السعيدة مصدر سابق ص ١٩

وقديماً اشتهرت عدن بين مدن الجزيرة العربية وسبب شهرتها هو ثرواتها واهميتها تعود الى موقع مينائها الذي تنتقل عبره التجارة بين الهند وفارس والجزيرة العربية وافريقيا وبين الدول الأوروبية المختلفة ومصر والفينيقية وقد حملت القوافل النفائس وأسست التجارة من الشرق والغرب، واستوردت البضائع من مختلف أقاليم العالم - أما للاستهلاك المحلي او لإعادة تصديرها الى اقصى الشرق.^(٩)

ونظراً لأهميتها الاستراتيجية اقتصادياً وعسكرياً كانت عدن منذ فجر التاريخ مطمناً للغزاة اليونانيين والرومان والبرتغاليين والفرس والأحباش والعثمانيين ودول أوروبا الغربية وكانت المملكة المتحدة اخر الدول الأوروبية التي استهدفت عدن واحتلتها في العام ١٨٣٩ واستمر احتلالها لعدن ١٢٩ عاماً غير ان العقود الأخيرة من الحكم البريطاني لعدن كانت الأكثر أهمية لعدن ومينائها من الناحية الاقتصادية إذ زادت حركة الملاحة الى ميناء عدن على نحو كبير وانعكس ذلك على تطوير المدينة في مجالات عدة وسوف نتناول بالتحليل تلك الفترة في المبحث الثاني من هذا الدراسة.

ورغم فترات الازدهار التي شهدتها عدن ومينائها التي زادة من الأهمية الاقتصادية لعدن، فان هناك فترات من التدهور شهدتها مدينة عدن ومينائها لأسباب تتعلق أما بالحملات العسكرية على النحو الذي حدث في الغزو الروماني الأول في العام ٢٤ م ورغم فشل الرومان في احتلال عدن إلا انهم نجحوا في تدمير المدينة إذ أشار مؤلف كتاب الطواف حول البحر الأحمر ان الرومان قد دمروا عدن او العربية قبل زمانه، ويرى دين فينست ان كلوديس هو القيصر الذي وقع في زمانه تدمير عدن.^(١٠)

(٩) حسن صالح شهاب ، عدن فرضة اليمن، مصدر سابق ص ٢٣٠

(١٠) حسن صالح شهاب ، عدن فرضة اليمن، مصدر سابق ص ٢٣٠

وعندما كانت عدن تتعرض للحملات العسكرية تتعثر الحركة التجارية وكان التجار يضطرون الى نقل تجارتهم من ميناء عدن الى الموانئ التجارية المنافسة لميناء عدن ونتيجة لذلك كان يتناقص عدد التجار المقيمين في عدن على النحو الذي حدثت أبان الغزو البرتغالي والمملوكي^(١١)

وهكذا بدأ نشاط عدن التجاري يضمحل قبل ان تستولي عليها الدولة العثمانية وكما حلت موزع من حيث المركز التجاري محل العربية السعيدة أيام برييلوس في القرن الأول بعد الميلاد (حلت المخاء) محل عدن في النشاط التجاري أيام الحكم العثماني^(١٢)

وهكذا أفل نجم عدن كمركز تجاري حتى غدت منازلها عند دخول (هينس) اليها في يناير ١٨٣٩ اكوأما من الانقراض^(١٣)

وكانت خطوط الملاحة تصرف عدن التوجه الى ميناء عدن عندما ترتفع الضرائب وتسوء معاملة التجار الوافدين اليها على النحو الذي حدث ابان حكم المماليك الذين أمرو السفن بعدم التوجه الى ميناء عدن والتوجه عوضاً عن ذلك الى ميناء جدة الذي كانت الضرائب فيه تقل ٥٠٪ عن ميناء عدن^(١٤)

وخلاصة العرض نستطيع القول ان عدن ومينائها كانتا تشهدان تدهوراً اقتصادياً في ظروف الحملات العسكرية او عند رفع الضرائب على السفن القادمة الى ميناء عدن وعندما تسوء معاملة التجار القادمين الى عدن وبالمقابل فان عدن ومينائها كانتا تزدهران في ظروف الاستقرار السياسي لنظام الحكم وعند توفر عدالة ضريبية

(١١) حسن صالح شهاب ، عدن فرضة اليمن، مصدر سابق ص ٢٣٢

(١٢) أبي محمد عبدالله الطيب بامخرمه ، تاريخ ثغر عدن ، الطبعة الثانية ١٩٨٦ ص ٥٨

(١٣) F.L.PlayFair ، تاريخ العربية السعيدة ، مصدر سابق ص ١٩

(١٤) خالد سالم باوزير، ميناء عدن دراسة تاريخية، دار الوفاق للدراسات والنشر ،الجمهورية اليمنية ، عدن، الطبعة الثانية ٢٠١٣ ص ٤٤٦

على البضائع التي تصل الى ميناء عدن وكذلك عند توفر معاملة حسنة مع التجار القادمين الى عدن.

ورغم حدوث فترات التدهور الاقتصادي والركود للنشاط التجاري في عدن للأسباب المذكورة انفاً، ألا ان عدن كانت تستعيد حضورها في مجال التجارة وتطور العمران والثراء في المدينة ممثلاً استعادة عدن مجدها السابق فترة حكم الروماني قسطنطين، وبما ان الفتح رومانياً فقد سميت عدن بالمركز التجاري الروماني Roman Emporium⁽¹⁵⁾

وبالنظر الى الفقرة السابقة المباشرة التي تشير الى استعادة عدن لمجدها السابق يمكننا الحكم بان عدن قد شهدت امجاداً في فترات تاريخية سابقة لحكم الرومان. وقد تناولت المصادر المختلفة فترات ازدهار عدن ابان حكم بعض الدول الإسلامية كالدولة الرسولية على سبيل المثال لا حصر.

أما المثل الأبرز والاقرب عن أثر ازدهار ميناء عدن على تطور مدينة عدن فيمكن العودة الى العقود الأخيرة من حكم الاستعمار البريطاني لعدن والذي سنحاول عرضة في الجزء الأول من المبحث الثاني في سياق تحليل النشاط التجاري لميناء عدن في الفترة ١٩٥٦/١٩٥٧م إلى ١٩٦٨/١٩٦٩م.

المبحث الثاني

تحليل النشاط التجاري لميناء عدن في الفترة ١٩٥٦م الى ٢٠٢٠م

شهد نشاط ميناء عدن تطور متزايد بعد الحرب العالمية الثانية وبالتحديد منذ عقد الخمسينات بعد ان قررت الإدارة البريطانية انشاء شركة مصافي عدن التي مثل انجازاً وتحولاً كبيراً في نشاط ميناء عدن، حيث ان تجارة الترانزيت ازدادت بشكل كبير بسبب زيادة ارتفاع الوزن النوعي لمنتجات الطاقة المتمثلة في النفط الخام والمكرر والتي بلغت نسبتها من اجمالي حجم تجارة الترانزيت حوالي ٧٦٪ وبلغ المعدل المتوسط للزيادة في الفترة من ١٩٠٠م الى ١٩٦٥م أكثر من أربع مرات ونصف^(١٦)

(15) F.L.PlayFair ، تاريخ العربية السعودية ، مصدر سابق ص ١٩
(16) خالد سالم باوزير، ميناء عدن دراسة تاريخية، مصدر سابق ص ٣٧٥-٣٩٠

ولأغراض التحليل تم تقسيم هذا المبحث الى ثلاث مراحل هي: -
 المرحلة الأولى شملت الفترة ١٩٥٦م / ١٩٥٧م الى ١٩٦٨م / ١٩٦٩م
 المرحلة الثانية شملت الفترة ١٩٧٠م الى ١٩٨٩م
 المرحلة الثالثة شملت الفترة ١٩٩٠م الى ٢٠٢٠م
 المرحلة الأولى: تحليل نشاط ميناء عدن في الفترة من ١٩٥٦م/١٩٥٧م - ١٩٦٨م/١٩٦٩م

حملت فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية تباشير تطور عدن ومينائها إذ قررت بريطانيا انشاء مصافي لتكرير النفط في عدن عوضاً عن المصافي البريطانية التي امتتها السودان وفي النصف الثاني من الخمسينيات بداية تطور نشاط ميناء عدن حيث بلغ نشاط ميناء عدن أوج نشاطه في منتصف الستينيات. وفي الجدول رقم (١) سيوضح الفترة.

جدول رقم (١)

يوضح حركة السفن وحمولتها المسجلة الصافية في ميناء عدن للفترة: ١٩٥٦م / ١٩٥٧م - ١٩٦٨م / ١٩٦٩م

البيان السنة	عدد السفن	الحمولة الصافية للسفن/طن	البيان السنة	عدد السفن	الحمولة الصافية للسفن/طن
١٩٥٧/٥٦م	٣٤٥٧	١٥,٥١٣,٨٤٧	١٩٦٤/٦٣م	٥٦٩٠	٢٨,٦٧٠,٨٥٦
١٩٥٨/٥٧م	٥١١٤	٢٣,٠١٢,٦٦٠	١٩٦٥/٦٤م	٦٤١٦	٣١,٧٣٧,٦٤٥
١٩٥٩/٥٨م	٥٦٦٣	٢٥,٤٨٣,٢٠٦	١٩٦٦/٦٥م	٥٧٢٧	٢٨,٤٤١,٧٠٩
١٩٦٠/٥٩م	٥٣٢٤	٢٤,٣٥٨,٤٤٤	١٩٦٧/٦٦م	٦٢٤٦	٣١,٤٢٥,٩٦٤
١٩٦١/٦٠م	٥٦٢٥	٢٦,٤٧٤,٢٨٧	١٩٦٨/٦٧م	٣١٠٠	١٥,٣٤٩,٠٣٨
١٩٦٢/٦١م	٥٣٧٣	٢٦,٠٠٨,٨٨٥	١٩٦٩/٦٨م	١٣٨٢	٦,١٠٠,٥٤٩
١٩٦٣/٦٢م	٥٤٥٣	٢٧,١٤٨,٨٩٧			

المصدر: التقرير السنوي، مؤسسة نقد اليمن الجنوبية، لعام ١٩٦٧م / ١٩٦٨م. عدن، ص ١٣

تشير الدراسات الجدول رقم (١) الآتي:

الى ان السفن والحمولة الصافية قد سجلت نمواً تصاعدياً خلال الفترة محل التحليل وبالتحديد في السنوات ١٩٥٦م/١٩٥٧م - ١٩٦٦م/١٩٦٧م حيث زادت عدد السفن من ٣٤٥٧ سفينة في عام ١٩٥٦م/١٩٥٧م إلى ٦٢٤٦ سفينة في عام

١٩٦٦م/١٩٦٧م بنسبة زيادة بلغت ١٨١٪ قابل ذلك زيادة في حجم الحمولة الصافية لنفس الفترة من ١٥,٥١٣,٨٤٧ طن إلى ٣١,٤٢٥,٩٤٦ طن بنسبة بلغت ١٠٢٪ وتشير نسبة زيادة حمولة السفن ونسبة زيادة عددها إلى ان الأولى تفوقت على الثانية، أي ان نسبة زيادة الحمولة الصافية للسفن تفوقت على عدد السفن بنسبة تزيد عن ٢٠٪، وقد يرجع ذلك إلى زيادة متوسط حمولة السفن بسبب دخول سفن اكبر حجماً إلى النشاط الملاحي خلال الفترة المذكورة ويعكس في نفس الوقت جاذبية ميناء عدن آنذاك للخطوط الملاحية لكونه ميناءً حراً من جهة ولتوفر كل الخدمات الملاحية للسفن التي تزور الميناء من جهة ثانية والكفاءة الملحوظة في نشاط الميناء وأدائه من جهة ثالثة.

وسجل عام ١٩٦٤م/١٩٦٥م اعلى معدل نمو لعدد السفن التي يستقبلها الميناء حيث بلغت نسبة النمو حوالي ٨٥,٦٪ اذ بلغ عدد السفن التي زارت الميناء في هذا العام ٦٤١٦ مقارنة بـ ٣٤٥٧ سفينة عام ١٩٥٦م/١٩٥٧م.

وقد ادت الزيادة في عدد السفن التي تدخل الى ميناء عدن الى زيادة الحمولة الصافية للسفن الى ٣١,٧٣٧,٦٤٥ طن والتي تساوي حوالي أكثر ضعف الحمولة الصافية للسفن التي افرغت حمولتها في ميناء عدن في العام ١٩٥٦/١٩٥٧م وبنسبة ١٠٤,٦٪. ان زيادة ميناء عدن خلال فترة الدراسة جعلت الميناء ومدينة عدن تعيش ما يمكن ان يطلق عليه الفترة الذهبية في عمر هذا الميناء الذي سجل حضوراً كبيراً في إدارة النشاط التجاري عبر التاريخ ولا ننسى ان هناك عوامل عدة قد أسهمت في ازدهار نشاط ميناء عدن يمكن تلخيصها على النحو التالي^(١٧)

١- إن افتتاح قناة السويس في العام ١٨٨٩م الذي قلص المسافة بين البحر المتوسط والمحيط الهندي والدول الآسيوية التي تقع وراءه.

(١٧) التقرير السنوي، مؤسسة نقد اليمن الجنوبية لعام ١٩٦٧م/١٩٦٨م، عدن ص ٩.

٢- التوسع الأعظم للنشاط الاقتصادي في الفترة من عام ١٩٥٢م التي شهدت انشطة إقامة مصافي عدن والتي استكملت وتم افتتاحها وبدأت انتاجها في عام ١٩٥٨م.
٣- توسيع القاعدة العسكرية البريطانية وتنفيذ خطط النقل لقيادة الشرق الأوسط البريطانية من كينيا إلى عدن.

وكان لازدهار نشاط ميناء عدن اثر كبير على تطوير مدينة عدن في مختلف المجالات اذ اتسع النشاط العمراني في المدينة في أحيا المعلا والتواهي والشيخ عثمان والمنصورة، واتسع نطاق المعامل الصناعية وتم تعبيد الطرقات واتساع نطاق التعليم الابتدائي والثانوي وهي عوامل أدت بدورها إلى زيادة عدد العمال وموظفي الخدمة العامة وزاد دور البنوك وشركات التأمين وتطورت الحركة الثقافية والإعلامية وأصبحت عدن سباقة في تأسيس القنوات الإعلامية والإذاعية والتلفزيونية ودور السينما والفن والمسرح والاندية الرياضية وغيرها من المنجزات جعلت عدن تمتلك ثقافة مدنية مشهود لها وزاد دور الطبقة المتوسطة في المجتمع وحاصلي الشهادات الجامعية فضلاً عن تطور قطاع الصحة الذي شهد تطوراً ملحوظاً آنذاك.^(١٨)

وفي عامي ١٩٦٧/١٩٦٨م و١٩٦٨م/١٩٦٩م حدث هبوط كبير في نشاط الميناء لتصل عدد السفن ٣١٠٠, ١٣٨٢ على التوالي بينما انخفضت الحمولة الصافية للعامين المذكورين إلى ١٥,٣٤٩,٠٣٨ طن، ٦,١٠٠,٥٤٩ طن على التوالي سبب هذا الانخفاض المهول في نشاط الميناء أدى إلى إغلاق قناة السويس بسبب نكسة ٥/يونيو ١٩٦٧م التي أصابت الاقتصاد في عدن بضريرة قاسمة بسبب انقطاع الشريان الرئيسي للتجارة في عدن، وكان لخروج القاعدة البريطانية من عدن دوراً في تدهور نشاط ميناء عدن واقتصاد مدينة عدن على السواء.

(١٨) خالد سالم باوزير، ميناء عدن دراسة تاريخية، مصدر سابق، ص ٣٧٥-٣٩٠.

المرحلة الثانية: تحليل نشاط ميناء عدن فترة ١٩٧٠م-١٩٨٩م

إن السياسات الاقتصادية المتطرفة للبلاد الوليد، جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية كقانون التأميم والأخذ بتطوير القطاع العام على حساب القطاع الخاص والسياسات الحمائية الشديدة قادت إلى تدهور نشاط ميناء عدن وحدت من مشاركة القطاع الخاص في التنمية الاقتصادية والاجتماعية وهو الأمر الذي انعكس سلباً على نشاط ميناء عدن واقتصاد الجنوب ككل وهو ما تعبر عنها الأرقام التي توضح من الجدول رقم (٢-أ)

جدول رقم (٢-أ)

يوضح حركة السفن وحمولتها الصافية في ميناء عدن للفترة ١٩٧٠م-١٩٧٩م (ألف طن)

الحمولة الصافية (طن)		عدد السفن		حركة السفن والبضائع السنة	الحمولة الصافية (طن)		عدد السفن		حركة السفن والبضائع السنة
السفن الصغيرة	البواخر	عدد السفن الصغيرة	عدد البواخر		السفن الصغيرة	البواخر	عدد السفن الصغيرة	عدد البواخر	
٤٤	٦.١٦	٣٩٦	١٤٥١	١٩٧٥م	١٢٥	٨١٧٤	١٣١٠	١٦١٣	١٩٧٠م
٢٥	٩٩٤٤	٢٣٤	٢٣٣٦	١٩٧٦م	٨٨	٦٥١٠	٩٣٨	١٤٦٦	١٩٧١م
٢٠	١٠٧٣٨	١٧٨	٢٦٠٥	١٩٧٧م	٦٩	٥٦٩٥	٧٠٥	١٣٧١	١٩٧٢م
٢١	٩٦٠٥	١٦٧	٢٢١٥	١٩٧٨م	٦٥	٥٥٦٥	٦١٥	١٣٢٠	١٩٧٣م
١٨	١٠١٨٦	١٣٩	٢١٤٩	١٩٧٩م	٥٣	٥١٠٧	٥٥٧	١٢٣٣	١٩٧٤م

المصدر: - التقرير السنوي، مصرف اليمن، عن مصلحة ميناء عدن، دار الهمداني للطباعة والنشر، المعلا، عدن لعامي ٧٤ / ١٩٧٥م، عدن، ص ١٩.
- التقرير السنوي، مصرف اليمن، عن مصلحة ميناء عدن، مؤسسة ١٤ اكتوبر للطباعة والنشر، المعلا، عدن، لعامي ٧٦ / ١٩٧٧م، ص ١٦.

-التقرير السنوي، مصرف اليمن، عن الجهاز المركزي للإحصاء، مؤسسة ١٤ أكتوبر للطباعة والنشر، المعلا، عدن لعام ١٩٨٠م ص، ١٧.
من الجدول رقم (٢-أ) نلاحظ الآتي:

لقد عكست فترة السبعينات أثار السياسات الحكومية الرسمية التي أختارات التخطيط المركزي والقطاع العام كبديل عن الحرية الاقتصادية والقطاع العام وقد نجم عن هذه السياسات انحدار او تدهور نشاط ميناء عدن واقتصاد عدن والجنوب وبذلك تم إخراج ميناء عدن من مكانته الطبيعية كميناء حر إلى ميناء حكومة بإدارة بيروقراطية ضعيفة الكفاءة بعد ان هجرت الكفاءات الإدارية والمصرفية عدن منتقلة الى البيئة التي تحتاج الى قدراتها الثمينة.

أفتتح عام ١٩٧٠م وهي فترة تدهور ميناء عدن اذ انعكست السياسات الاقتصادية المتطرفة على نشاط الميناء وهو الأمر الذي يتضح من عدد السفن التي زارت الميناء في عام ١٩٧٠م والتي بلغت ١٦١٣ سفينة فقط او بمقارنة هذا العدد مع عام ١٩٦٤ / ١٩٦٥م نجد ان نسبة الانخفاض قد بلغت حوالي ٧٥٪ أما بالنسبة للحمولة الصافية للسفن فقد بلغت نسبة الانخفاض حوالي ٧٤,٧٪ ونسبة الانخفاض هذه تشير الى انه تم تعطيل طاقات ميناء عدن بما يقارب هذه النسبة أي ان رجال الدولة آنذاك قبلوا عبر إجراءاتهم الثورية بتعطيل نشاط ميناء عدن خدمة لأهداف توتاليتارية* اثبتت عدم وأقبعيتها في عقر دارها ممثلة في الاتحاد السوفيتي.

وكانت حركة السفن للأعوام (٧١, ٧٢, ٧٣, ٧٤, ١٩٧٥م) اكثر انخفاضاً من عام ١٩٧٠م وهو الأمر الذي يشير الى تدهور نشاط ميناء عدن على نحو يصعب تحليله ، اذ بلغت نسبة لانخفاض في عدد السفن التي دخلت الميناء للأعوام

* توتاليتارية: تعني منهجاً يقوم على المبالغة في تقييم الواقع.

المذكورة حوالي (-١٠.٢٪، -٧.٨٪، ١٩٪، ٢٤٪، -١٠.١٪) على التوالي وكانت انخفاض نسبة الحمولة للأعوام المذكورة اقرب من الناحية النسبية الى نسبة انخفاض السفن التي تراوحت نسبة الانخفاض بين ٢١.٤٪ عام ١٩٧١م، ٢٧.٥٪ عام ١٩٧٥م، باستثناء عام ١٩٧٤م الذي مثلت نسبة الانخفاض فيه حوالي ٣٧.٨٪ وهي ادنى نسبة بين تلك السنوات.

أما في الأعوام من ١٩٧٥-١٩٧٩م فقد شهدت ارتفاعاً ملحوظاً في عدد السفن والحمولة الصافية تراوحت بين ٢٣.٣٦ باخرة في عام ١٩٧٦ و ٢١٤٩ باخرة في عام ١٩٧٠م وكان أكبر ارتفاع في عدد السفن الداخلة إلى ميناء عدن العام ١٩٧٧م اذ بلغت حوالي ٢٦٠٥ باخرة قابل ذلك ارتفاعاً نسبياً في الحمولة الصافية للبواخر بلغ اعلى حجم حمولة صافية في العام ١٩٧٧م.

وعند النظر لعدد السفن الصغيرة والتي تستخدم أساساً للملاحة الساحلية فقد كان تنازلياً بشكل عام طيلة الفترة المدروسة. حيث كان عددها في عام ١٩٧٠م ١٣١٠ سفينة تم سلك منحاً تنازلياً بصورة تدريجية إلى ان وصل في نهاية عام ١٩٧٩م، ١٣٩ سفينة في حين نرى مسار الحمولة الصافية قد شهد انخفاضاً تدريجياً خلال السبعينات حيث بلغت ١٢٥ ألف طن عام ١٩٧٠ لتصل إلى ١٨ ألف طن عام ١٩٧٩م

جدول رقم (٢-ب)

يوضح حركة السفن وحمولتها الصافية في ميناء عدن للفترة ١٩٨٠م - ١٩٨٩م
(ألف طن)

الحمولة الصافية (طن)		عدد السفن		حركة السفن والبضائع	الحمولة الصافية (طن)		عدد السفن		السنة
السفن الصغيرة	عدد البواخر	عدد السفن الصغيرة	عدد البواخر		السفن الصغيرة	البواخر	عدد السفن الصغيرة	عدد البواخر	
١٥	١٥٩٠٠	٩٨	١٩٢١	١٩٨٥م	١٧	١٢٥٩٧	١٣٦	٢٤٣٦	١٩٨٠م
١٠	٨٣٤٤	٥٣	١٧٣٧	١٩٨٦م	١٣	١٠٤٨٧	١٠٥	٢٢٧٥	١٩٨١م
٩	٨٧٨٨	٥٣	١٨٩٢	١٩٨٧م	١٥	١٢٥٣٢	١١٠	٢٣٦٠	١٩٨٢م
٢٥	٨٧٢٤	١٠٠	١٩٠٠	١٩٨٨م	١٧	١٦٠٣٨	١١٣	٢١٣٥	١٩٨٣م
٣٨	٨٤٨٤	١٧١	١٧٥٤	١٩٨٩م	١٤	١٧٢٨١	٩١	٢٠٨٨	١٩٨٤م

المصدر: التقرير السنوي، مصرف اليمن، عن الجهاز المركزي للإحصاء، دار الهمداني للطباعة والنشر، المعلا، عدن لعام ١٩٨٣م، ص ٢٧ والعام ١٩٨٥ م ص ٤١.

التقرير السنوي، مصرف اليمن، عن مصلحة ميناء عدن، ١٤ أكتوبر للطباعة والنشر، المعلا، عدن لعام ١٩٨٩م، عدن، ص ٤١.

بالنظر الى معطيات الجدول (٢-ب) الذي يعرض البيانات لعدد السفن والحمولة الصافية لسفن التي دخلت الى ميناء عدن خلال فترة الثمانينات من القرن العشرين نلاحظ ان البيانات تتحدث عن زيادة نسبية في عدد السفن وحمولتها الصافية مقارنة بفترة السبعينيات، حيث زاد عدد السفن في العام ١٩٨٠م وحمولتها الصافية مقارنة بالعام ١٩٧٩م بنسبة ١١.٣٪ و ٢٣.٦٪ على التوالي ويرجع ذلك الارتفاع الى زيادة في بعض الواردات الرأسمالية التي استوردت لإنشاء بعض المعامل الصناعية والتسليح العسكري أما في عام ١٩٨٤م فقد سجلت عدد السفن الداخلة الى ميناء عدن انخفاضاً بنسبة ٢٤.٣٪ مقارنة بعام ١٩٨٠م غير ان الحمولة الصافية ارتفعت بنسبة ٣٧٪ عن

عام ١٩٨٠ وتعتبر الحمولة الصافية لعام ١٩٨٤ البالغة ١٧٢٨١ ألف طن اعلى مستوى للحمولة الصافية للسفن طوال فترة الدراسة التي يتضمنها الجدول (٢-أ) والجدول (٢-ب) أي خلال السبعينات والثمانينات ويعزي ذلك إلى زيادة حجم سفن البضائع وزيادة نسبية في استيراد بعض السلع الكمالية كالسيارات. أما العام ١٩٨٥م فقد سجل عدد السفن التي دخلت ميناء عدن انخفاضاً بلغت نسبته حوالي ٨٪ مقارنة بعام ١٩٨٤م ونسبه انخفاض قدرها ١١.٢٪ مقارنة بعام ١٩٨٠م وفي الوقت الذي سجلت الحمولة الصافية في عام ١٩٨٥م انخفاضاً نسبته ٨٪ مقارنة بعام ١٩٨٤م ، إلا انها سجلت نسبة زيادة عن عام ١٩٨٠م بلغت حوالي ٢٦٪ وسجل العام ١٩٨٦م انخفاضاً في عدد البواخر التي زارت ميناء عدن بلغت نسبته ٨.٦٪ قابل ذلك انخفاضاً في الحمولة الصافية للسفن ٤٧,٦٪ من عام ١٩٨٥م وقد يعزي ذلك الانخفاض الكبير إلى حرب يناير ١٩٨٦م وما تركته من آثار سلبية على سمعة الميناء التجارية.

وقد سجل العام ١٩٨٩م أدنى مستوى لعدد البواخر طوال فترة الثمانينات اذ بلغت عدد السفن التي دخلت الميناء حوالي ١٧٥٤ سفينة وحمول صافية متدنية بلغت ٨٤٨٤ طن فقط، أما السفن الصغيرة التي زارت الميناء خلال فترة الثمانينات فقد سجلت حضوراً اقل وبالأخص في النصف الثاني من الثمانينات سواء كان من حيث عددها او حمولتها الصافية التي تناقص بشكل كبير كما يوضحه الجدول (٢-ب). إن تراجع النشاط التجاري لميناء عدن خلال الفترة من الاستقلال عن الاستعمار البريطاني عام ١٩٦٧م وحتى العام ١٩٨٩م يكن تلخيصه في عدد من النقاط التي تمثل الأسباب الرئيسية لتدهور نشاط ميناء عدن وهي:

- ان التوجه السياسي لنظام جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية قد خلف قطيعة تامة مع نظام السوق عبر اتخاذ عدد من القوانين والسياسات التي أثرت سلباً على نشاط ميناء عدن ويعتبر قانون التأميم رقم (٣٧) لعام ١٩٦٩م والذي تم بموجبه تأميم مؤسسات الميناء والاستغناء عن الكوادر الإدارية الكفؤة وعدد من الإجراءات التي

فرضت سياسات حمائية شديدة جعلت الدولة هي المستورد الحصري لجميع السلع وهو الأمر الذي أدى إلى تعطيل طاقات ميناء عدن ليقوم فقط باستيراد السلع التي تتولى الدولة استيرادها ونظراً لضعف البنية الاقتصادية الانتاجية للاقتصاد الجنوبي كانت الصادرات شبه معدومة باستثناء تصدير الأسماك والأحياء البحرية وخاصة ان اكتشاف النفط جاء متأخراً وتم تسليمه للنظام الشمالي الذي استنقذ من موارده أي ان نشاط ميناء عدن قد انحصر في شحن وتفريغ تجارة اليمن الديمقراطية^(١٩) وهناك عدد من العوامل التي تسبب في تخلف نشاط ميناء عدن^(٢٠)

- انخفاض التجارة العابرة بعد ان تطورت الموانئ المجاورة.
- أصبحت لدى البواخر الكبيرة القدرة على الاحتفاظ بالوقود والمؤن الأخرى مما جعل نسبة منخفضة من البواخر التي تمر في قناة السويس تزور ميناء عدن.
- المنافسة من قبل مموني الوقود في الاقطار المجاورة المنتجة للنفط عبر تقديم الوقود للسفن التجارية بأسعار منخفضة نسبياً.

المرحلة الثالثة: تحليل نشاط ميناء عدن ومحطة عدن للحاويات في الفترة

١٩٩٠م - ٢٠٢٠م

يعرض الجدول التالي بيانات عن عدد السفن وحمولتها الصافية وإجمالي عدد سفن الحاويات وإجمالي البضاعة المتداولة.

(١٩) التقارير السنوية، مصرف اليمن، مصدر سابق، للأعوام ٨٣، ٨٢، ٨٤، ٨٥، ١٩٨٦م، ص ١٥ / ٣٨ / ١٨ / ٣٦، على التوالي
(٢٠) عبدالرقيب سعيد ثابت، ميناء عدن الماضي والحاضر والمستقبل، متاح على الرابط: ابريل ٢٠١٧ <https://adentimes.net>

جدول رقم (٣)

حركة السفن والحمولة الصافية والحاويات للفترة ١٩٩٠م - ٢٠٢٠م

البيان السنة	اجمالي عدد السفن	الحمولة الصافية المسجلة (طن)	اجمالي عدد سفن الحاويات	اجمالي عدد الحاويات	اجمالي البضاعة المتداولة (طن)
١٩٩٠م	١٨٤٠	٧,٣٩٣,٦٦١	-	٧٧٨٥	٦٤٧٣٣
١٩٩٥م	١١٦٤	٥,٣٩٩,٥١٦	٧٥	٨٩١٣	٧٢٨٠٨
٢٠٠٠م	١٩٢٥	٩,٤٢١,٥٨٨	١٠٦٩	٢٨٤١١٢	٢٦١١
٢٠٠٥م	١٨٨٣	١١,٧٧٨,٧٦٨	٨١٢	٢٨٦٦٤١	٤٣٦٢٦١
٢٠١٠م	١٧٦٣	١٣,٦٢٨,٧٢٦	٨١٤	٣٦٥٤٥٠	١٥٢٦٧
٢٠١٥م	٤٠٦	٣,٦٣٤,١٨٤	١١٥	١٧٨٠٩٨	٢٩٨٦
٢٠٢٠م	٤٦٠	٤,٥٣٧,٥٠٩	١٢٣	٤٢٣,٣٩٣	٤,٦٧٣,٧٣٨

المصدر: - التقرير السنوي، مصلحة الموانئ اليمنية، ميناء عدن، عام ١٩٩٠م.

- التقرير السنوي، مصلحة الموانئ اليمنية، ميناء عدن، عام ٢٠٠٦م.

- مؤسسة موانئ خليج عدن، الإدارة العامة للتخطيط والتسويق، ميناء

عدن. (-) لا توجد بيانات.

نلاحظ من الجدول رقم (٣) الآتي:

تعرض ميناء عدن بعد وحدة عام ١٩٩٠ للإهمال المتعمد من قبل نظام صنعاء وقد أثرت تلك السياسات التدميرية سلباً على نشاط ميناء عدن الأمر الذي أوصله إلى حالة من التدهور، وهو ما انعكس الأرقام الواردة في الجدول رقم (٣) إذ بلغ عدد السفن التي دخلت ميناء عدن عام ١٩٩٠م حوالي ١٨٤٠ سفينة وهو عدد يقل بكثير عن المتوسط السنوي لحركة السفن خلال فترة الثمانينات، فيما كانت الحمولة الصافية لنفس العام ١٩٩٠م ٧.٣٩٣.٦٦١ طن وهذا الرقم يقل عن المتوسط السنوي للحمولة الصافية في الثمانينات التي سجلت ١١.٩ مليون

طن, يحدث ذلك الانخفاض في وقت كانت الآمال معقودة على ان الوحدة اليمنية سوف تحرر الاقتصاد وتقود إلى ازدهاره.

فيما بلغت إجمالي عدد الحاويات التي تم تداولها في ميناء عدن عام ١٩٩٠م ٧٧٨٥ ألف حاوية عن إجمالي بضاعة متداولة ٦٤٧٣٣ طن.

وشهد العام ١٩٩٥م انخفاضاً في عدد السفن عن عام ١٩٩٠م إذ سجلت حركة سفن الحاويات ١١٦٤ سفينة بنسبة انخفاض بلغت حوالي ٣٧% عن عام ١٩٩٠م فيما بلغت الحمولة الصافية المسجلة حوالي ٥.٣٩٩.٥١٦ طن بنسبة انخفاض ٢٧% عن عام ١٩٩٠م وسجلت حركة سفن الحاويات في العام ١٩٩٥م ٧٥ سفينة فقط وعدد الحاويات المتداولة ٨٩١٣ حاوية, أما البضاعة المتداولة فقد سجلت ٧٢٨٠٨ طن بنسبة زيادة عن عام ١٩٩٠م بلغت ١٢.٥% ورغم ان عام ٢٠٠٠م سجل أعلى مستوى لحركة السفن وصلت إلى ١٩٢٥ سفينة إلا انها زيادة متواضعة إذا ما قورنت بالمتوسط السنوي لحركة السفن في الثمانينات الذي بلغ حوالي ٤٥٠٠ سفينة تقريباً, أما الحمولة الصافية لعام ٢٠٠٠م فقد ارتفعت عن عام ١٩٩٥م بنسبة ٧٤% وقد يعزى ذلك إلى ضخامة حجم السفن التي أصبحت تستخدم لنقل البضائع وزادت عدد سفن الحاويات في عام ٢٠٠٠م عن عام ١٩٩٥م حوالي ٩٩٤ سفينة كما زاد إجمالي الحاويات في عام ٢٠٠٠م عن عام ١٩٩٥م إلى ٢٨٤١١٢ حاوية, غير ان اللافت للانتباه ان هذه الزيادة في عدد السفن والحوايات لم يقابلها زيادة في إجمالي البضاعة المتداولة التي سجلت حوالي ٢٦١١ طن فقط.

أما في العام ٢٠٠٥م فرغم انخفاض حركة السفن إلى ١٨٨٣ سفينة فان الحمولة الصافية قد بلغت ١١.٧٧٨.٧٦٨ طن, واستمر انخفاض حركة السفن في عامي ٢٠١٠م و٢٠١٥م لتصل أدنى مستوى لها في عام ٢٠١٥م, وقد سجل العام ٢٠١٠م أعلى مستوى للحمولة الصافية بلغت ١٣.٦٢٨.٧٢٦ طن رغم انخفاض حركة السفن.

واللافت ان حركة سفن الحاويات في العام ٢٠٠٥م قد شهدت انخفاضاً عن العام ٢٠٠٠م رغم ان محطة عدن للحاويات اصبحت تعمل في ذلك العام وتتوفر على رافعات حديثة، واستمرار ميناء عدن باستقبال سفن الحاويات عبر المحطة الخاصة به. أما في العام ٢٠١٠م الذي شهد توقيف محطة ميناء المعلا للحاويات من قبل شركة موانئ دبي العالمية فقد سجلت حركة السفن وعدد الحاويات اعلى مستوى خلال الفترة محل الدراسة، أما في العام ٢٠٢٠م فقد سجل عدد السفن ارتفاع بسيط مقارنة في العام ٢٠١٥م لتصل ٤٦٠ سفينة فيما بلغت الحمولة الصافية ٤,٥٣٧,٥٠٩ طن وسجلت حركة سفن الحاويات ١٢٣ سفينة، وعدد الحاويات ٤٢٣,٣٩٣ حاوية أما البضاعة المتداولة فقد سجلت ٤,٦٧٣,٧٣٨ طن.

أما عن أسباب تدهور ميناء عدن في الفترة من ١٩٩٠م-٢٠٢٠م يمكن تلخيصها في النقاط الآتية^(٢١):

١- الخلاف على ملكية الأراضي بين المنطقة الحرة وميناء عدن لان قانون المنطقة الحرة لعام ١٩٩٣م لم يوضح المسؤوليات بين ميناء عدن والمنطقة الحرة، حيث تشير المعلومات إلى ان المنطقة الحرة تقوم بصرف الأراضي ومنح الإعفاء وبناء المساكن على حدود الميناء، وهذا لا يتوافق مع تطوير الميناء كما ان العمل في المنطقة الحرة اتصف بالجمود والتعطيل وطغيان الفساد.

٢- الاضطرابات السياسية والعسكرية الناجمة عن احتلال نظام صنعاء للجنوب في عام ١٩٩٤م وما تلى ذلك من المطالب الجنوبية من مظاهرات واسعة النطاق والحراك السلمي المدني لاستعادة دولتهم وما نتج عن احتلال ٢٠١٥م للجنوب من قبل مليشيات الحوثي وعصابات عفاش.

(٢١) احمد الدهي، ميناء عدن الأهمية الاقتصادية والتفريط المجحف، المركز العربي للدراسات الاستراتيجية، اوراق يمانية، مايو ٢٠٠٨م، الجمهورية اليمنية، ص ١١-١٥.

٣- اتفاق الحكومة اليمنية في مارس ١٩٩٦م مع الشركة السنغافورية (يمن فست) بإنشاء محطة عدن للحاويات، ومن ذلك الحين استحوذت الشركة على خدمات رصيف الحاويات الجديد والاستيلاء على مقدراته ولم تستطع يمن فست تحسين تنافسية ميناء عدن وعقب حادثة المدمرة (كول) ٢٠٠٠م انسحبت شركة يمن فست مقابل تعويض غير مبرر بلغ ٢٠٠ مليون دولار.

٤- اتفاق الحكومة اليمنية مايو ٢٠٠٣م مع الشركة السنغافورية الثانية OPM لإدارة رصيف الحاويات، إلا أنها لا تدخل أي تحسين على كفاءة الميناء بل بالعكس عملت على تعطيل قدراته واستغلت موارده ومعداته الفنية عالية الكفاءة. بالإضافة الى تلك الأسباب (٢٢):

٥- اتفاق الحكومة اليمنية مع شركة دبي العالمية عام ٢٠٠٨م على الرغم من تقديم عروض أفضل بكثير لتحسين الميناء من قبل الشركة الكويتية والشركة الفلبينية، إلا أن هناك ضغوط سياسية تمت على ميناء عدن بالموافقة بمنح الامتياز لشركة دبي العالمية بإدارة وتشغيل محطتي الحاويات في الميناء وهي محطة عدن للحاويات ومحطة المعلا للحاويات، الأمر الذي جعل شركة دبي العالمية تسيطر على نشاط الحاويات في الميناء بشكل كامل مما أدى الى توقف محطة المعلا للحاويات بسبب الإهمال وعدم الصيانة للرافعات الجسرية من قبل شركة دبي العالمية، ثم انسحبت الشركة مقابل تعويض ٢٧ مليون دولار من قبل ميناء عدن.

وهذا الأمر يفسر أن جهات عليا ترفض تحديث وتطوير الميناء ومدينة عدن وتصر على ابقائه متخلفاً وتعمل على اهدار فرص تحديثه.

٦- اطالة عقد فترة الامتياز للشركات الراغبة للاستثمار في أنشطة ميناء حيث اتضح أن فترات الامتياز لبعض الشركات العاملة في ميناء عدن يصل الى (١٠٠) عام

(٢٢) ماهر محمد صالح الحجيلي، منظومة الخدمات الفنية في ميناء عدن الواقع ومتطلبات التطوير، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد جامعة عدن، الجمهورية اليمنية، ٢٠١٨م، ص ١٦٨-١٧٦.

مثل الشركة العربية للاستثمار، ومحطة خليج عدن (ارصفة هائل سعيد انعم) وهذا الامر يؤدي لسيطرة هذه الشركات على ميناء عدن وعدم منح الامتياز لشركات اخرى تحقق فائدة أكبر للميناء.

٧- الاعمال الارهابية التي شوهت ميناء عدن، التفجير الذي استهدف المدمرة الامريكية (كول) في ميناء عدن عام ٢٠٠٠م، وتفجير السفينة الفرنسية (اليمبورغ) في حضرموت عام ٢٠٠٢م اثرت على انخفاض نشاط ميناء عدن وحضرموت.

٨- القرصنة على السفن المارة في البحر الاحمر وخليج عدن وبحر العرب، وميناء عدن أحد الموانئ الذي تأثر نشاطه من اعمال القرصنة.

في ضوء ما تقدم من اسباب نجد ان ميناء عدن لقي صنوفاً من الاهمال المتعمد وسوء الادارة والمتاجرة بقدراته ودوره الملاحي العام مقابل رشاوي وصفقات مشبوهة.

المبحث الثالث:

تحديات تطوير ميناء عدن ومحطة عدن للحاويات

رغم الإعلان عن الشروع في إقامة منطقة حرة في عدن من مطلع التسعينات وبالتحديد في عام ١٩٩٣م وما تلاه من قرارات ووضع خطط لمشروعات المنطقة الحرة ومخطط لأراضي المنطقة الحرة والاعلان عن مشروعات لتطوير محطة عدن للحاويات وميناء عدن كان اخرها الاتفاق مع شركة صينية لتطوير محطة عدن للحاويات وتحديث ميناء عدن في العام ٢٠١٣م إلا ان جميع تلك الجهود والخطط لم ترى النور وكان العنوان الأبرز لتلك المشروعات هو تراجع النشاط التجاري لميناء عدن وتوقف محطة عدن

للحاويات في المرحلة الأولى من مراحل تطوير المحطة وصرف أراضي المنطقة الحرة بطريقة غير قانونية بحسب تقرير الجهاز المركزي للرقابة والمحاسبة^(٢٣).

إن الوضع السيء الذي وصل اليه ميناء عدن كان نتاجاً لأخطاء السياسات الاقتصادية أبان سلطة الاشتراكي في الجنوب التي استبعدت أي دور للقطاع الخاص، ونتيجة لسياسات وأساليب متممة استهدفت تعطيل نشاط ميناء عدن أتبعته من قبل نظام صنعاء وقادت في مجملها الى تعطيل طاقات ميناء عدن وعدم الاستفادة من مزايا موقعه الاستراتيجي عبر اتفاقيات معيبة مع شركات اجنبية استكملت بدورها مسلسل التعطيل المتعمد للميناء وادت الى عزوف الاستثمار المحلي والاجنبي عن الاستثمار في تطوير ميناء عدن والمنطقة الحرة بصورة خاصة ومدينة عدن بصورة عامة ما خلق الكثير من التحديات التي تقف اليوم عائقاً أمام أي توجه لتطوير عدن ومينائها.

اهم التحديات التي تعوق تطوير ميناء عدن:

- ١- البيئة السياسية المضطربة وعدم توفر الاستقرار الأمني وضعف منظومة القيم المجتمعية التي ورثها الجنوب عبر السنوات الطويلة للاحتلال اليمني للجنوب شكل تحدياً كبيراً أمام أي توجه لتطوير ميناء عدن وكل الأنشطة الاقتصادية في مدينة عدن.
- ٢- الإرث الثقيل لثقافة الفساد المالي والإداري التي حكم به نظام صنعاء البلاد على كل المستويات

(23) فهمي محمد منصور، تقرير الجهاز المركزي للرقابة والمحاسبات بنتائج الفحص والمراجعة للتصرفات الغير قانونية بأراضي المنطقة الحرة عدن يناير ٢٠١٩، تقرير مكون من ٤٨ صفحة

- ٣- يمثل صرف الجزء الأكبر من أراضي المنطقة الحرة والمتاجرة بها لأهداف بعيدة عن الهدف الذي أسست من اجله المنطقة الحرة من اهم التحديات التي تواجه إمكانات تطوير ميناء عدن والمنطقة الحرة، ولعل استمرار إدارة المنطقة الحرة بصرف الأراضي لأغراض غير استثمارية يعمق من أثر هذا التحدي على جذب استثمارات جديدة^(٢٤).
- ٤- عدم توفر إدارة كفوه للميناء وتفتشي ظاهرة الفساد في إدارة الميناء وموظفي التقييم والفحص والتفريغ والشحن اذ ان موظفي التفتيش يشترطون على المستوردين إتوات تصل الى ١.٣ مليون ريال على الحاوية الواحدة في حين يعطي لهم رصيد تتراوح قيمته بين (٢٥٠-٣٠٠) ألف ويستمر التاجر دفع الأموال الى النقطة الأخيرة للخروج من الميناء^(٢٥).
- ٥- إشكالية السلطات والصلاحيات التي تمتلكها الإدارة العليا في الميناء وعدم تفويض السلطات الى المستويات الأدنى وهو ما يجعل الإدارة العليا منشغلة باستلام وقرءة تقارير الإدارات الدنيا والعمل الروتيني اليومي ما يحد من قدرة الإدارة على التفكير الاستراتيجي لتطوير الميناء^(٢).
- ٦- عدم وضوح القوانين الحالية ما يثير الكثير من تعارض السلطات بين إدارة الميناء وإدارة المنطقة الحرة فضلا عن العلاقة مع الشركات اليمنية (مجموعة الرويشان، ومجموعة هائل سعيد انعم) والأولى تسيطر على سقيفة الشحنات الكبيرة في نهاية محطة المعلا، وعدم وضوح الطريقة التي تدفع بها الرسوم المقررة على مجموعة هائل سعيد انعم اذ لا تظهر في البيانات المالية للميناء وفي كلا الحالتين لا تستطيع إدارة الميناء استعادة حقوقها^(٢٦).

^(٢٤) فهمي محمد منصور، تقرير الجهاز المركزي للرقابة والمحاسبات بنتائج الفحص والمراجعة للتصرفات الغير قانونية بأراضي المنطقة الحرة، مصدر سابق
^(٢٥) مقابلة شخصية مع مدير عام الغرفة الصناعية والتجارية / عدن بتاريخ ١٠/٧/٢٠١٩م.
^(٢٦) ISO تقرير تحليلي وخطة العمل، ٢٠١٤م عدن ص ٩ .

- ٧- ضعف كفاءة منظومة الخدمات الفنية (بالقناة الملاحية، المعدات البحرية، الرافعات الجسرية، الساحات ومخازن تموين الوقود) للميناء وتقدمها وخروج بعض الرافعات الجسرية عن الخدمة لعدم صيانتها^(٢٧) كنتائج لسياسية التدمير الممنهج التي تعرض لها الميناء، رغم التعاقد مع ثلاث شركات اجنبية لإدارة الميناء وتشغيله.
- ٨- ارتفاع التعرفة او الرسوم الجمركية في ميناء عدن مقارنة مع الموانئ المنافسة بنسبة تصل الى أكثر من ٥٠٪ وهو امر يؤدي الى اقبال التجار على موانئ أخرى اقل تعرفه مثل ميناء المكلا وصلاله ومعبر شحن على حدود عمان مع محافظة المهرة فضلا عن ان عدم وجود ظاهرة الفساد في تلك الموانئ⁽²⁸⁾.
- ٩- ضعف القدرات التفاوضية مع الشركات التي تقدم على الحصول على عقود الامتياز على النحو الذي حدث مع الشركات الأجنبية التي تم التعاقد معها خلال التسعينات من القرن العشرين والعشرية الأولى من القرن الواحد والعشرين والتي انتجت خسائر باهظة من التعويضات وادت الى تدني نشاط ميناء عدن ومحطة عدن للحاويات، بل ان التعاقد مع تلك الشركات انتج حالة من تضارب المصالح بين الموانئ التي تديرها تلك الشركات وميناء عدن (شركة موانئ دبي العالمية) التي كانت تدير ميناء جيبوتي وميناء عدن في نفس الوقت وفي المحصلة كان ميناء عدن الخاسر الأكبر من تلك التعاقدات الامر الذي قاد الى حالة من الفشل المتكرر وربما المتعمد ما أفقد ميناء عدن الكثير من الفرص لجذب الخطوط الملاحية كما فقد ميناء عدن كل فرص عمل نقل الحاويات لصالح ميناء جيبوتي الذي كانت تديره شركة موانئ دبي العالمية.

(٢٧) ماهر محمد صالح، منظمة الخدمات الفنية في ميناء عدن الواقع ومتطلبات التطوير،

مصدر سابق، ص ٣٢-٣٣.

(28) مقابلة شخصية مع عدد من رجال الأعمال.

١٠- وفي كلا من اتفاقية البناء والتشغيل والنقل الموقعة مع يمن فست والمشروع المشترك مع شركة موانئ دبي العالمية فشلت الاتفاقية الأولى في عام ١٩٩٥ وفشلت الثانية في العام ٢٠٠٨م^(٢٩).

١١- تقوم الصين في إطار مشروعها الضخم المتمثل في الحزام والطريق او ما يسمى تاريخا بطريق الحرير بتطوير خطوط النقل لحوالي ٧٠ دولة التي تمثل حوالي ٦٥٪ من سكان العالم بتكلفة تريليون دولار وانفاق سنوي يبلغ حوالي ١٥٠ مليار دولار ومنذ الإعلان على هذا المشروع تقدمت دول كثيرة للمساهمة في الاستعادة من فرص القروض الميسرة والدعم الصيني السخي منها عمان واثيوبيا وكينيا ودول شرق أوروبا ودول آسيا الوسطى وتتجاوز خارطة المشروع الصينية بعض الموانئ العربية ومنها ميناء عدن وقد عمدت الصين الى تطوير ميناء جيبوتي وميناء الدقم العماني وميناء بربره وميناء صومال لاند وميناء عصب وتعد الموانئ المذكورة موانئ منافسة لميناء عدن وزيادة قدراتها التنافسية ستؤثر حتما على ميناء عدن وتجعل من موقعة الاستراتيجية ميزة ثانوية، وهو الامر الذي يشكل تحدياً جدياً لميناء عدن التي فقدت وسيفقد الخطوط الملاحية تبعاً مع زيادة المزايا التنافسية التي تقدمها الصين عبر مشروع الحزام والطرق لتك الموانئ وهناك دراسات تشير الى ان ميناء دبي وميناء عدن اكثر الموانئ تأثراً بتطوير موانئ شرق افريقيا من قبل الصين الامر الذي يدعو الى التفكير الجدي بتطوير ميناء عدن واستعادته الخدمات التي كان يقدمها قبل لمحاولة اللحاق بركب التطور الملاحى والحد من الخسائر التي قد تنتج عن عزوف الخطوط الملاحية عن زيارة ميناء عدن الذي من المتوقع ان يصبح ميناء محلياً هامشياً^(٣٠).

^(٢٩) www.alarabiya.net

^(٣٠) ISO التقرير التحليلي وخطة العمل ، مصدر سابق ص ١١ .

النتائج والتوصيات

أولاً: النتائج:

- (١) يمثل ميناء عدن عبر التاريخ وجهة مرغوبة للملاحة الدولية بين الشرق والغرب وتعرضت عدن لغزوات أجنبية وعربية عديدة كانت جميعها تهدف إلى السيطرة على هذا المركز التجاري الدولي الهام.
 - (٢) ارتبطت فترات ازدهار ميناء عدن بتظافر عدد من العوامل:
 - الاستقرار السياسي وعدالة انظمة الحكم.
 - العدالة في الرسوم الجمركية أو ما كانت تسمى بالعشور.
 - المعاملة الحسنة للتجار القادمين إلى ميناء ومدينة عدن.وعند عدم توفر العوامل المذكورة كان التجار يفضلون الانتقال إلى موانئ أخرى على النحو الذي حدث مع حكم المماليك لمصر والحكم العثماني لعدن (على سبيل المثال لا الحصر).
 - (٣) شهدت الفترة من العام ١٩٥٦م/١٩٧٥م إلى ١٩٦٦م/١٩٦٧م زيادة تصاعدية ومتسارعة في حركة السفن وحمولتها الصافية بلغت أعلى مستوى لها عام ١٩٦٤م/١٩٦٥م إذ سجلت نسبة الزيادة في حركة السفن حوالي ٨٦٪ ونسبة الزيادة في الحمولة الصافية حوالي ١٠٤٪ عن عام ١٩٥٦م/١٩٥٧م.
- وقد انعكست حالة الازدهار في نشاط ميناء عدن على تطور وريادة مدينة عدن في مجالات عدة (التجارة، الصناعة، والبناء، والصيرفة، والإعلام، وخدمات الصحة والتعليم والمؤسسات الثقافية والتوظيف وغيرها، وهو الأمر الذي جعل مدينة عدن عنواناً للنماء الثقافي والعلمي والإداري والمصرفي والمدني.

(٤) تراجعت حركة السفن والحمولة الصافية في ميناء عدن في العام ١٩٦٧م/١٩٦٨م بنسبة ٥٢٪ و ٥١٪ على التوالي مقارنة بعام ١٩٦٤م/١٩٦٥م، وكان أكبر تراجع في حركة السفن والحمولة الصافية في العام ١٩٦٨م/١٩٦٩م بنسبة ٧٨.٥٪، ٨٢٪ على التوالي مقارنة بعام ١٩٦٤م/١٩٦٥م.

(٥) أدى صدور قانون التأميم عام ١٩٦٩م إلى تحويل ملكية الميناء وكافة الشركات المحلية والعالمية التي كانت تمارس بوظائف الملاحة والتوكيلات الملاحية وشحن وتفريغ البضائع وتزويد السفن بالوقود وخدمات إصلاح السفن، والمصارف وشركات التأمين المرتبطة بالميناء إلى ملكية الدولة مما خفض النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن إلى أدنى مستوياته خلال عقدي السبعينات والثمانينات من القرن العشرين.

(٦) تعرض ميناء عدن لإهمال متعمد خلال فترة احتلال نظام صنعاء للجنوب ووقعت اتفاقيات مشبوهة لإدارة ميناء عدن ومحطة عدن للحاويات مع شركات أجنبية عملت بشكل منهجي على تذبذبة النشاط التجاري والملاحي لميناء عدن أدت إلى خلق بيئة طاردة للاستثمار والخطوط الملاحية الدولية التي كانت تفضل ميناء عدن، انعكس ذلك في صورة تدهور مستمر لنشاط ميناء عدن وأصوله وخدمات الملاحية.

(٧) أسهم الفساد المالي والإداري المدعوم من نظام الاحتلال اليمني في خلق عقبات أمام التجار المحليين تمثلت في فرض إتاوات مرهقة، مما أدى إلى هجر التعامل مع ميناء عدن والتوجه إلى الموانئ المجاورة مثل ميناء المكلا وصلالة وغيرها من الموانئ التي تخلو معاملة التجار فيها من الفساد وتقل فيها التعريفات الجمركية إلى نسب تصل إلى أقل من ٥٠٪.

(٨) لم يؤدي انشاء محطة الحاويات في مرحلتها الأولى إلى جذب الخطوط الملاحية لأسباب تتعلق بالفساد وفشل إقامة المنطقة الحرة عدن، إذ اقتصرت مهمة إدارة المنطقة الحرة على المتاجرة بالأراضي وصرف أراضي المنطقة الحرة لأغراض بعيدة عن الهدف التي تأسست المنطقة الحرة من أجله.

ثانياً: التوصيات:

نظراً لتعرض ميناء عدن لضربات عدة لأسباب إيديولوجية حيناً وسياسية أحياناً أخرى، فإن هناك حاجة للنهوض بميناء عدن وإخراجه من الوضع المتدهور الذي عبرت عنه الكثير من الدراسات والأبحاث الأكاديمية ولهذا الغرض سوف نقترح عدد من التوصيات والتي نختم بها الدراسة هذا على النحو التالي:

١- الاستقلال الإداري والمالي لمؤسسة خليج عدن التي تدير الميناء بحيث تصبح مؤسسة تجارية مستقلة تسيطر على مواردها وقراراتها الاستثمارية والتخلي عن سياسات التعرفة التي تتم حالياً عبر وزارة النقل، بهدف منح إدارة الميناء صلاحيات لاستخدام موارده لأغراض تحسين عمل الميناء، مع ضرورة جعل التعرفة الجمركية تنافسية للموانئ المجاورة، والتفكير في خيار منح القطاع الخاص فرصة لإدارة الميناء وتشغيله.

٢- إصدار قوانين جديدة تساعد على إلغاء التضارب في الصلاحيات بين ميناء عدن والمنطقة الحرة والحد من مركزية الإدارة وإتباع السياسات القائمة على المشاركة في اتخاذ القرارات ونتاج الأفكار لبلوغ إدارة تكاملية تكون فيها الإدارة العليا راعية ومحفزة وداعمة للتفكير المبدع لكل مكونات الهيكل التنظيمي، إذ إن الغموض والتداخل في الصلاحيات في العلاقة مع المستثمرين مثل سبباً أساسياً في خلق بيئة طاردة للاستثمار.

- ٣- صياغة رؤية استراتيجية تقوم على دراسة شاملة لأوضاع ميناء عدن، والوقوف على نقاط القوة والضعف التي يمتلكها الميناء، ودراسة أثر البيئة الخارجية الخاصة والعامّة بكل ما تتضمنه من تحديات وفرص وصولاً إلى استراتيجية علمية قادرة على إخراج ميناء عدن من وضعه الراهن وحتى يصبح الميناء منافساً قوياً التي استفادت من تدهوره وامتكت المزايا التنافسية على حسابه.
- ٤- وقف تأثير بعض شركات القطاع الخاص في تحديد تعرفه الميناء، إذ استطاعت تلك الشركات من خلال علاقاتها السياسية الابقاء على معدلات اجور مناوله البضائع وغيرها عند مستويات منخفضة جداً لسنوات عديدة.
- ٥- محاولة تسويق مزايا ميناء عدن الجغرافية للدول والشركات الكبرى وبالأخص جمهورية الصين التي أعلنت عن المشروع العالمي (الحزام والطريق) بميزانية ضخمة بلغت حوالي تريليون دولار ودعمت الكثير من الموانئ (ميناء جيبوتي وميناء الدقم العماني) انطلاقاً من ان ميناء عدن كان جزءاً من طريق الحرير التاريخي، وترتبط هذه التوصية بالتوصية رقم (٣) أعلاه.

قائمة المراجع

الكتب:

١. ابي محمد عبد الله الطيب بامخرمه، تاريخ ثغر عدن، الطبعة الثانية ١٩٨٦م.
٢. أحمد فخري، اليمن ماضيها وحاضرها، المكتبة اليمنية للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية ١٩٨٨/ صنعاء.
٣. حسن صالح شهاب، عدن فرضة اليمن، مركز الدراسات والبحوث، صنعاء الطبعة الأولى ١٩٩٠م.
٤. خالد سالم باوزير، ميناء عدن دراسة تاريخية، دار الوفاق للدراسات والنشر الجمهورية اليمنية، عدن، الطبعة الثانية ٢٠١٣م.
٥. سعيد عوض سالم باوزير، معالم تاريخ الجزيرة العربية، الهيئة العامة للكتاب/صنعاء الطبعة الثانية ١٩٨٨.
٦. F.L.PlayFair ، تاريخ العربية السعيدة، ترجمة سعيد عبدالخير النويان وعلي محمد حشوان، دار جامعة عدن للطباعة والنشر، عدن ١٩٩٩م.

الرسائل العلمية:

١. ماهر محمد صالح، منظمة الخدمات الفنية في ميناء عدن الواقع ومتطلبات التطوير، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد، جامعة عدن، ٢٠١٩م.

المجلات العلمية:

١. شوقي عبدالقوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة عالم المعرفة، الكويت العام العدد (١٥١) تموز/يوليو ١٩٩٥م.

التقارير السنوية:

١. التقرير السنوي، مؤسسة نقد اليمن الجنوبية لعام ١٩٦٧/١٩٦٨، عدن.
٢. التقارير السنوية، مصرف اليمن للأعوام ٨٣، ٨٢، ٨٤، ٨٥، ١٩٨٦م، عدن، جمهورية اليمنية الديمقراطية الشعبية.
٣. التقرير السنوي، مصلحة الموانئ اليمنية، ميناء عدن، ١٩٩٠م.
٤. التقرير السنوي، مصلحة الموانئ اليمنية، ميناء عدن، ٢٠١٦م.
٥. تقرير مؤسسة موانئ خليج عدن، الإدارة العامة للتخطيط والتسويق، ميناء عدن، ٢٠١٥م.
٦. فهمي محمد منصور، تقرير الجهاز المركزي للرقابة والمحاسبات بنتائج الفحص والمراجعة للتصرفات الغير قانونية بأراضي المنطقة الحرة عدن يناير ٢٠١٩م.
٧. ISO تقرير تحليلي وخطة العمل ، ٢٠١٤م عدن.

المقابلات الشخصية:

١. مقابلة شخصية مع عدد من رجال الاعمال.
٢. مقابلة شخصية مع مدير عام الغرفة الصناعية والتجارية / عدن بتاريخ ١٠/٧/٢٠١٩م.

المواقع الالكترونية:

١. www.alarabiya.net
٢. عبدالرقيب سعيد ثابت، ميناء عدن الماضي والحاضر والمستقبل، متاح على الرابط: ابريل ٢٠١٧م <https://adentimes.net>